Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4724

23. 05. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Behrendt, Wolfgang Ilte, Siegfried Scheffler, Ernst Bahr, Marion Caspers-Merk, Ludwig Eich, Elke Ferner, Angelika Graf (Rosenheim), Dieter Grasedieck, Dr. Liesel Hartenstein, Dr. Barbara Hendricks, Stephan Hilsberg, Ingrid Holzhüter, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Dr. Hans-Hinrich Knaape, Nicolette Kressl, Thomas Krüger, Werner Labsch, Detlev von Larcher, Winfried Mante, Ulrike Mascher, Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Markus Meckel, Herbert Meißner, Jutta Müller (Völklingen), Manfred Opel, Albrecht Papenroth, Georg Pfannenstein, Renate Rennebach, Dr. Hermann Scheer, Horst Schild, Dr. Emil Schnell, Brigitte Schulte (Hameln), Reinhard Schultz (Everswinkel), Dr. Angelica Schwall-Düren, Jörg-Otto Spiller, Dr. Bodo Teichmann, Wolfgang Thierse, Peter Zumkley
— Drucksache 13/4485 —

Wiederinbetriebnahme Berliner S-Bahnstrecken

Bis zum Bau der Berliner Mauer bestand eine elektrifizierte S-Bahn-Verbindung von Berlin-Charlottenburg über Spandau nach Falkensee. 1990 hat sich der Bund im Lückenschlußprogramm verpflichtet, für die Finanzierung der Wiederherstellung eines Großteils des Berliner S-Bahn-Netzes von 1961 aufzukommen. Seitdem wurden die Termine für die vorgesehene Inbetriebnahme der Streckenabschnitte nach Spandau (zweigleisig) und nach Falkensee (eingleisig) mehrfach nach hinten verlegt. 1993 hat sich die Bundesregierung verpflichtet, die Lückenschließungen definitiv bis 2002 zu vollenden. Doch inzwischen wurde die Inbetriebnahme des Abschnittes Spandau—Falkensee von der Bundesregierung in Frage gestellt.

1. Hält die Bundesregierung leistungsfähige ÖPNV-Verbindungen zwischen Berlin und seinem Umfeld weiterhin für notwendig?

Ja.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 20. Mai 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie steht die Bundesregierung zu ihrer Verpflichtung, bis zum Jahr 2002 die im Lückenschlußprogramm bezeichneten Strecken des Berliner S-Bahn-Netzes von 1961 wiederherzustellen?

Die Bundesregierung steht zu ihrer Verpflichtung, das 1961 betriebene Berliner S-Bahnnetz weitgehend wiederherzustellen.

Nach dem Fall der Mauer wurden 56 km Strecke wieder in Betrieb genommen und umfangreiche Streckenabschnitte grunderneuert. Dafür hat der Bund in den Jahren 1990 bis 1995 rd. 2,1 Mrd. DM zur Verfügung gestellt.

Für den Zeitraum bis zum Jahre 2002 haben die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn AG und das Bundesministerium für Verkehr gemeinsam eine Projektkonzeption erarbeitet, auf deren Grundlage bis zum Jahre 2000 die wichtigsten Lückenschlüsse wiederhergestellt werden:

- 1997: Schließung Südring zwischen Neukölln und Treptower Park,
- 1998: Tegel—Hennigsdorf,
- Lichterfelde Ost—Lichterfelde Süd,
- 1998/1999: Westkreuz—Spandau,
- 2000: Schließung Nordring zwischen Westend und Schönhauser Allee/Pankow.

Im Zeitraum 1996 bis 2000 sieht der Bund Mittel in Höhe von rd. 2,0 Mrd. DM für die Grunderneuerung und Wiederherstellung des Berliner S-Bahnnetzes vor.

3. Wann wird der S-Bahn-Abschnitt zwischen Charlottenburg und Spandau in Betrieb genommen?

Zuständig für die Planung und Durchführung des Vorhabens ist die Deutsche Bahn AG. Gemäß Investitionskonzeption ist die Inbetriebnahme des Streckenabschnittes von Westkreuz nach Spandau 1998/99 vorgesehen.

Zur Finanzierung der Baumaßnahmen hat das Bundesministerium für Verkehr bisher Bundesmittel aus dem GVFG-Bundesprogramm und nach dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz in Höhe von 236 Mio. DM eingeplant.

4. Wird der S-Bahn-Abschnitt zwischen Spandau und Falkensee wiederhergestellt, oder hält die Bundesregierung den als Provisorium eingerichteten Regional-Bahnverkehr im 60-Minuten-Takt für leistungsstark genug, um in diesem Bereich ohne S-Bahn das Ziel der Reduzierung des Pkw-Verkehrs zu erreichen?

5. Falls der S-Bahn-Abschnitt zwischen Spandau und Falkensee wiederhergestellt wird: Wann wird er in Betrieb genommen, und welche Möglichkeiten zur Beschleunigung der Arbeiten sieht die Bundesregierung?

6. Falls der S-Bahn-Abschnitt zwischen Spandau und Falkensee nicht wiederhergestellt wird: Wie rechtfertigt die Bundesregierung diese Mißachtung der vom Bund eingegangenen Verpflichtungen?

Die Fragen 4, 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet. Der eingleisige Wiederaufbau der S-Bahnstrecke Spandau–Falkensee ist Bestandteil der zwischen dem Bund, den Ländern Berlin und Brandenburg und der Deutschen Bahn AG abgestimmten Maßnahmen zum Wiederaufbau und zur Grunderneuerung der S-Bahn Berlin, deren Finanzierung der Bund übernimmt. Entsprechend der von den Beteiligten festgelegten Prioritätenreihung wird dieses Vorhaben nach dem Jahre 2002 in Angriff genommen werden. Eine Fortschreibung des Investitionskonzeptes über das Jahr 2002 hinaus ist bisher nicht erfolgt. Insofern kann zum voraussichtlichen Inbetriebnahmetermin der Strecke noch nichts gesagt werden.

Der auf dem zunächst eingleisigen Lückenschluß zwischen Spandau und Falkensee angebotene Regionalverkehr der Deutschen Bahn AG im Stundentakt trägt vorläufigen Charakter. Nach dem für Mai 1997 geplanten Abschluß des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung der Hamburger Bahn besteht die Möglichkeit einer Taktverdichtung des Regionalverkehrs auf mindestens 30 Minuten. Voraussetzung für die Durchführung des verbesserten Regionalbahnangebotes ist eine entsprechende Bestellung durch die Länder Berlin und Brandenburg.

7. Inwieweit wird die S-Bahn-Planung durch die Transrapid-Planung verzögert, und welche Auswirkungen hätte eine Streckenlegung des Transrapid durch Spandau auf die Realisierbarkeit oder Inbetriebnahmetermine der S-Bahn?

Die S-Bahn-Planung und die Planung des Transrapid laufen zeitlich parallel ohne negative gegenseitige Beeinflussung. Deshalb werden die S-Bahn-Planung und ihre Inbetriebnahme durch die Planung des Transrapid auch nicht verzögert.

8. Welche Folgekosten entstünden dem Land Berlin durch notwendige Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit einem Transrapid-Haltepunkt in Spandau?

Die Anpassung der örtlichen Infrastruktur im Zusammenhang mit der Errichtung des Transrapid-Haltepunktes Berlin-Spandau ist nicht durch das Land Berlin verursacht und deshalb auch nicht von ihm zu tragen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333